

座談会「グリーン物流の実現を急げ」

期待担う天然ガス自動車とモーダルシフト グリーン物流パートナーシップ会議も始動



国土交通省政策統括官
春田 謙氏



佐川急便専務
辻尾 敏明氏



東京ガス副社長執行役員
草野 成郎氏

京都議定書の発効で二酸化炭素(CO₂)排出量削減のための動きが活発化している。中でも物流分野では天然ガス自動車の活用やモーダルシフト、グリーン物流パートナーシップ会議など、実効性のある対策が相次いで打ち出されており、その成果に大きな期待がかけられている。物流分野ではCO₂削減をどのように進めるのが最も有効か。国土交通省政策統括官春田謙氏、東京ガス副社長執行役員草野成郎氏、佐川急便専務辻尾敏明氏が話し合った。

CO₂、運輸交通分野で全体の2割を排出

— 京都議定書発効で運輸部門はどういう課題を抱えたわけですか。

春田 京都議定書で日本は、CO₂など温暖化ガスの排出量を2010年までに1990年比6%減らすことを求められています。運輸部門が排出するCO₂はわが国の排出量全体の2割を占めており、その水準は02年の実績で、90年比20.4%増となっています。運輸部門はこれを10年の段階で15.1%増に抑えることを課題としています。

運輸交通で排出量が増えているのは旅客部門で、90年比40%近い増加となっています。このため自家用乗用車での削減が非常に大きい課題になっているわけですが、国民生活への影響が大きいので、思い切った削減策に踏み込みにくいという難しさがあります。

貨物部門の排出量は減少傾向にありますが、一層の努力が期待されており、京都議定書目標達成計画では、1,400万トンのCO₂削減を目指しています。このうち410万トンは02年までに削減しました。この目標達成のために国土交通省は、貨物鉄道や内航海運を活用するモーダルシフトの促進、排出ガスの少ないトラックの普及、物流システムの効率アップなどグリーン物流のための様々な施策を講じています。➔

天然ガス自動車排出黒煙はゼロ

——具体策として天然ガス自動車がクローズアップされていますね。

草野 東京ガスは首都圏にエネルギーを供給する企業として、環境対策は極めて重要な経営課題として位置づけており、企業行動理念でも「環境経営トップランナーとして地球環境問題に貢献する」ことをうたっています。具体的な経営戦略としては、CO₂排出量の非常に少ない天然ガスの普及・拡大に力を注いでおり、運輸交通の分野では、天然ガス自動車の普及に努めています。

天然ガス自動車は超低公害性が特徴で、ディーゼル車に先駆けてこの4月に発売された新長期規制に対応した天然ガストラックは、CO₂削減率20%、排出黒煙(PM=粒子状物質)はゼロ、窒素酸化物(NO_x)はディーゼル車の新長期規制値を大きく下回る四分の一を達成しています。これは今年2月にまとめられたポスト新長期規制値をも十分クリアする高いレベルのもので、低公害の液化石油ガス(LPG)車と比較してもCO₂、NO_xともに排出量を低減できます。

天然ガス自動車は現在、全国で24,260台以上が動いています。うち10,200台が貨物用トラック、その中の2,000台以上を佐川急便さんが使っておられ、佐川急便さんは天然ガス自動車のトップユーザーです。

天然ガス自動車の普及には天然ガススタンドが不可欠です。現在全国で約288カ所、東京ガス管内で92カ所と着実に増えていますが、まだガソリンスタンドの数には遠く及ばないのが実情で、これをどう拡大・整備するかが課題です。

物流企業では世界初WWFのクライメート・セイバーズ・プログラム

辻尾 佐川急便は行政や自治体の要請に応じる形で、91年から電気自動車やメタノール自動車を導入しましたが、これらの低公害車はディーゼル車と比べると運用面で大きく劣る点がありました。そこで次の対策を考えてきましたが、京都で開かれた気候変動枠組条約第三回締約国会議(COP3)と2000年に東京で開かれた新市場創造戦略会議をきっかけに、天然ガス自動車の大量導入に踏み切りました。

佐川急便は当初、天然ガス自動車の導入目標を05年度末までに2,450台と設定していました。しかし03年に世界自然保護基金(WWF)のクライメート・セイバーズ・プログラムに参加。WWFジャパンと「12年度までにCO₂総排出量を02年度比6%削減する。その手法として天然ガス自動車約7,000台の導入を推進する」という覚書を交わしました。

クライメート・セイバーズ・プログラムの最大の特徴は、WWFと第三者機関により検証・認証が行われることです。クライメート・セイバーズ・プログラムへの日本企業の参加は佐川急便が初めてで、物流企業としては世界でも初めてです。

私どもはこの参加によって、CO₂削減の自主的な取り組みに透明性と信頼性を加え、企業の社会的責任(CSR)遂行の強い意思を内外に示すことによって、環境先進企業として業界トップを歩みたいと考えています。

天然ガススタンド整備へモデル事業を展開

春田 天然ガス自動車など超低排出ガス車の普及には、政府も積極的に取り組んでおり、自動車税や自動車取得税の軽減措置を設けています。車両を購入する際の補助制度もあります。スタンドの拡大については経済産業省が助成制度を設けており、国土交通省も今年度から、地域的な広がり期待できる取り組みを支援する天然ガス自動車普及促進モデル事業制度をスタートさせました。これは、環境対策に関心の高い先進的な地域で、運送事業者、ガス事業者、地方自治体、地方運輸局の四者で天然ガス自動車普及促進モデル地域協議会をつくり、計画的かつ集中的な天然ガス自動車導入とそのための環境整備を行おうというもので、現在、全国6カ所で計画を進めています。➤

座談会「グリーン物流の実現を急げ」

草野 天然ガス自動車の普及とスタンドの整備は、鶏と卵の関係にあります。スタンドの経営効率という点から考えると、トラックが集まりやすいところに建設していくのが得策です。そこで私どもも天然ガス自動車普及促進モデル事業に参画し、物流企業の拠点整備に合わせて重点的にスタンドを建設していく点的な拡大充実策を推進しています。現在さいたま市、川崎市、横浜市でモデル事業を推進しており、これらをトリガーとして鶏と卵の関係をブレイクスルーしたいと考えています。

社員も顧客も本当に納得する環境効果

春田 東京都が出資している会社が都内で展開している4つのトラックターミナルでは、誰でも利用できる天然ガススタンドを設置していますが、非常に高い充てんの実績を上げています。

草野 天然ガス自動車の普及には導入コストも課題です。緑ナンバー(営業用)の場合は国とトラック協会の補助で、ベース車両とのインシヤルコスト差はほぼゼロになっていますが、白ナンバー(自家用)車では補助が国などからのみで、インシヤルコスト差が依然として大きく、普及が進んでいません。これら自家用車への低公害車の普及が今後の課題です。

その一方で輸送効率をさらに高めることも期待されていますが、その点については現在、直噴型エンジンで20%効率アップする超高効率天然ガストラックを、ガス協会の下でトラックメーカーと共同して開発中です。

辻尾 天然ガストラックは環境にやさしく、黒煙は全く出しません。またディーゼル車と遜色(そんしょく)のない走りなど運用面での実用性にも優れており、社員にとってもお客様にとっても本当に納得できる効果があります。積極導入に踏み切った判断は正しかったと確信しています。省燃費型の天然ガストラックが開発されれば、さらに効率アップが図れるわけで、その成果に大いに期待しています。

——グリーン物流ではモーダルシフトが大きな柱の一つになっていますが、国交省はどんな施策に力を入れていますか。

評価着実に高まるスーパーレールカーゴ

春田 貨物鉄道や内航海運へのシフト、トラック運送自体の効率化など、国交省は、この3年間で74の実証実験を支援しており、これらの取り組みを通じたCO₂削減効果は年間9万トンを上ると試算されています。貨物鉄道へのシフトを促すためには、鉄道の輸送容量や輸送速度の制約緩和、適切なダイヤ設定、端末輸送コストの削減、コンテナ輸送サービスの向上などの施策を進めています。輸送速度向上のためには、輸送時間の大幅な短縮を可能にする世界初の電車型特急コンテナ列車(スーパーレールカーゴ)の実証実験を行っていますが、鉄道利用運送事業者や荷主の方々の評価は着実に高まっているようです。

辻尾 スーパーレールカーゴの実証実験には私どもも参加しており、現在、小口混載雑貨貨物の幹線輸送専用コンテナ列車として、東京・大阪間一日一往復を借り切っています。軽量化によって時速130km/hの高速化を実現し、駅における入れ替え作業も大幅に効率化された結果、これまで6時間40分かかっていたのが、6時間で結ばれるようになりました。一往復でトラック56台分、私どもの東京・大阪間輸送の約10%を占めますが、これによるCO₂削減量は年間1万4千トンを見込んでいます。

荷主企業と物流事業者の連携が求められる

——物流システム効率化のためにどんな施策を行っていますか。➤

春田 物流の効率化やグリーン物流の実現は荷主企業や物流事業者がバラバラにやってもなかなか効果が上がりません。そこで荷主企業と物流事業者が、例えばトラックから鉄道にシフトするにはどういう条件を整えればいいのか、互いに連携し知恵を出し合って、物流分野の環境対策を総合的に推進できる体制を整えるために、グリーン物流パートナーシップ会議を発足させました。その一方で、物流効率化を加速させるために、貨物の輸配送、保管、荷さばき、流通加工などの機能を拠点に適切に集約、配置する総合物流事業の取り組みを支援するための法律を今国会に提出しました。内容は、税制面での特例措置、許認可手続きの一元化による簡素化、立地規制の緩和、資金確保策などで、制度面から積極的にサポートしていきます。

パートナーシップ会議4月26日にキックオフ

——グリーン物流パートナーシップ会議は、どんな構成、事業内容になりますか。

春田 運営会議は日本ロジスティクスシステム協会、日本物流団体連合会、国土交通省、経済産業省、日本経済団体連合会(オブザーバー)で構成し、荷主企業、流通事業者、物流事業者、監査法人、シンクタンク、研究機関、研究者、国の地方機関、地方自治体などから会員を募っています。行う事業は①グリーン物流モデル事業の造成、選定、支援と評価②多様な取り組みに応じたCO₂排出量算定手法の策定と標準化③優良事例のPR——などです。

2月に会員募集を開始しましたが反響が大きく、既に2,200の団体・企業に達しています。4月26日にキックオフの第1回グリーン物流パートナーシップ会議を開催し、開催当日からモデル事業の提案募集を開始していますが、意欲的な提案が多数集まっています。

国土交通省と経済産業省は今年度予算で支援措置を講じていますが、会員の皆様から「こうすればいいのではないか」といったいいアイデアが出てくれば、来年度の予算措置につなげ、取り組みの輪を広げたいと考えています。

辻尾 佐川急便は大規模な荷物集約機能を持つ物流ネットワークのハブセンターを全国に3カ所持ち、トラックの積載率向上、無駄のない車両運行によって輸送回数を減らし、結果として環境負荷の低減を実現しています。またサードパーティーロジスティクスの実践機能を持つ流通センターも、輸送機会の減少による環境負荷の低減に貢献しています。

しかし、それよりさらに踏み込んで環境に配慮する物流を実現しようとすると、物流事業者は選ばれる側で、裁量権は荷主企業様の方にありますから、どうしても限界があります。その点、グリーン物流パートナーシップ会議は、荷主企業様との連携による取り組みに道が開けますから、物流事業者にとっては大変ありがたいと、社会的にも非常に大きな意義があると思います。佐川急便としてもこのパートナーシップに積極的に参加し、さらに効果的なグリーン物流の具体策を検討していきたいと考えています。

物流事業者、荷主企業双方にメリット

草野 東京ガスは、ガス機器配送の帰り便で使用済みガス機器や廃棄物を回収するシステムで日本物流団体連合会の物流環境特別賞を受賞したり、天然ガス自動車の率先使用を進めるなど、荷主企業としても積極的に環境対策を講じています。グリーン物流パートナーシップ会議は、共同配送の普及・拡大を促すなど、荷主企業にとっても非常に有効な機能が期待できますし、天然ガス自動車普及のパートナーシップを追求するのにも絶好の場と考え、積極的に活動していきます。

春田 物流の効率化やグリーン物流に取り組むに当たっては、物流サービスを最終的に享受する消費者や国民の立場を理解しながら進めることが非常に重要で、小口多頻度輸送やジャスト・イン・タイムなどニーズに対応していく物流事業の役割とCO₂削減の重要性の双方を分かってもらえるよう努め、国民運動的な広がりを持たせていくことが必要だと考えています。